

Union Européenne – 28.10.2022

Fin du trilogue européen sur le Règlement CO2 des véhicules légers

Règlement CO2 des véhicules légers : l'utilisation de carburants neutres en carbone et la clause de revoiture en 2026 pour les véhicules hybrides rechargeables retenus dans le texte de compromis

La Collective du bioéthanol se félicite de cet accord, qui offre, plutôt qu'une approche technologique unique, un faisceau de solutions pour réduire les émissions de CO2 de l'automobile, dans lequel le bioéthanol a toute sa place

Alors que le Parlement Européen a voté le 8 juin la baisse de 100 % des émissions de CO2 des véhicules légers à l'horizon 2035, le texte final du Règlement CO2 des véhicules légers, ayant fait l'objet d'un accord du trilogue entre les représentants du Parlement européen, du Conseil de l'UE et de la Commission européenne, retient les deux solutions alternatives proposées par le Conseil européen. Cette décision préserve l'avenir des véhicules fonctionnant avec des carburants neutres en carbone et les véhicules hybrides rechargeables après 2035, dont ceux utilisant du Superéthanol-E85.

La Collective du Bioéthanol : « Nous saluons cet accord qui donne la possibilité aux constructeurs automobiles de continuer à proposer, après 2035, des voitures à moteur thermique essence alimentés avec des carburants devenant neutres en carbone, qu'ils pourront combiner avec les hybrides rechargeables. En plus de l'électrique, la porte reste ainsi ouverte aux véhicules roulant au Superéthanol-E85. Les automobilistes français et européens pourront choisir entre plusieurs technologies, tout aussi efficaces pour accélérer la décarbonation des transports à court et moyen terme. Le bioéthanol a toute sa place dans la réduction des émissions de CO2 de l'automobile ! Dès aujourd'hui, il est possible d'équiper un véhicule essence hybride rechargeable d'un boîtier de conversion E85 homologué pour offrir au climat le meilleur des deux mondes, l'électricité et le carburant E85, tous deux bas carbone, sans trop contraindre notre liberté de se déplacer. »

Qu'est ce qui a été retenu dans le Règlement européen sur les émissions de CO₂ des véhicules légers ?

Initialement, dans le but de réduire l'impact sur le climat de l'automobile, la Commission européenne, suivie par le Parlement européen, avait élaboré le projet de nouveau règlement sur les émissions de CO₂ des véhicules légers dans lequel tous les véhicules vendus à l'horizon 2035 devaient réduire de 100 % leurs émissions de CO₂ à l'échappement. Cette mesure favorisait initialement le seul véhicule électrique.

Tout en conservant cet objectif de décarbonation totale du parc neuf à l'horizon 2035, le **Conseil européen**, représentant les États membres, avait laissé la porte ouverte à **deux solutions alternatives** : continuer à utiliser des carburants pourvu qu'ils deviennent neutres en carbone et autoriser les véhicules hybrides rechargeables, dont la place pourrait être redéfinie en 2026, en fonction de la progression des

véhicules électriques. Ces deux propositions, débattues au cours du trilogue (Parlement européen, Conseil de l'UE et Commission européenne) ont été retenues dans la version de compromis du Règlement européen sur les émissions de CO2 des véhicules légers le 27 octobre 2022. Ce texte final sera soumis au vote du Parlement puis à l'approbation du Conseil européen.

Focus sur l'étude de l'IFPEN

L'IFPEN a étudié des **véhicules familiaux** (voitures compactes - segment C) utilisés à la fois pour de **courts trajets** du quotidien et de **plus longs déplacements** de week-end et de vacances. L'étude calcule l'empreinte carbone des véhicules sur toute leur vie (analyse de cycle de vie) en additionnant les émissions dues à la construction et au recyclage de la voiture et de sa batterie, à celles dues à la production et à l'utilisation des énergies sur la route (électricité et carburant). L'étude suppose que les véhicules hybrides rechargeables fonctionnent à 40 % en mode électrique et à 60 % avec le moteur thermique, comme le préconise la Commission européenne. La batterie étant plus petite, son empreinte carbone initiale est divisée par quatre par rapport au véhicule 100 % électrique, ce qui compense l'essentiel des émissions du carburant. La réduction d'émissions de CO2 de l'éthanol par rapport à l'essence augmente de - 67 % en 2022 à - 90 % en 2040. L'empreinte carbone du Superéthanol-E85, qui contient en moyenne 75 % de bioéthanol, baisse avec le temps tout comme celle de la batterie et de l'électricité, en tenant compte d'un le mix français bien meilleur que l'europpéen. La part de 25 % d'essence fossile de l'E85 est remplacée pour moitié par d'autres composants renouvelables en 2040. Ainsi, **les deux solutions restent équivalentes en 2040.**

N.B. Pour comparer 2022 et 2040 sur la même distance de 150 000 km, multiplier par 0,6 la valeur de 9 tonnes de CO2 de 2040, ce qui donne 5,4 tonnes de CO2 en 2040.

Infographies disponibles sur le site [bioethanolcarburant.com](https://www.bioethanolcarburant.com)

À propos de la Collective du bioéthanol

La Collective du bioéthanol est représentée par l'Association Interprofessionnelle de la Betterave et du Sucre (AIBS) et le Syndicat National des Producteurs d'Alcool Agricole (SNPAA). Son objectif est d'informer les professionnels et le grand public sur la filière bioéthanol. Le bioéthanol est incorporé à ce jour dans les essences en France, en pur ou dans un dérivé, jusqu'à 7,5% (dont au maximum 5%

d'éthanol pur) dans le SP95 et le SP98, jusqu'à 10% dans le SP95-E10 et jusqu'à 85% dans le Superéthanol-E85. Pour plus d'informations : <https://www.bioethanolcarburant.com/>